

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1. Kesimpulan**

Dari penelitian yang telah dilakukan mulai dari proses pengambilan data, perhitungan dan pengamatan, didapatkan beberapa kesimpulan yang dapat diambil:

1. Dapat disimpulkan bahwa dari pengujian percikan bunga api busi, pada busi Denso *Iridium* dengan menggunakan CDI BRT I-max mendapatkan hasil yang paling baik dari variasi yang lainnya. Hal ini disebabkan karena CDI BRT dapat menyuplai arus listrik yang lebih besar dan busi Denso *Iridium* memiliki ukuran elektroda lebih kecil yang dapat memfokuskan titik pengapian sehingga dapat menghasilkan percikan bunga api yang lebih stabil/fokus dan memiliki temperatur yang baik, Sehingga apabila busi Denso *Iridium* dikombinasikan dengan CDI BRT dapat menghasilkan percikan bunga api yang baik karena arus listrik yang tinggi dan percikan bunga api yang fokus pada satu titik, sehingga busi Denso *Iridium* dengan CDI BRT menghasilkan warna ungu dengan temperatur 8500 - 9000 K.
2. Dari hasil pengujian Torsi dan Daya, penggunaan CDI BRT dapat meningkatkan kinerja pengapian pada motor sehingga dapat menghasilkan nilai Torsi dan Daya lebih naik.
3. Dapat disimpulkan bahwa dari hasil pengujian konsumsi bahan bakar pada variasi 2 CDI dan 2 jenis busi menggunakan bahan bakar Pertamina Turbo, konsumsi bahan bakar terendah diperoleh pada variasi CDI BRT I-Max dengan busi denso *iridium*, dan konsumsi bahan bakar paling boros pada variasi CDI Standar dengan busi *Iridium*. Dikarenakan jika temperatur sepeda motor stabil maka konsumsi bahan bakar akan semakin irit, sebaliknya jika temperatur kerja motor tidak stabil maka konsumsi bahan bakar akan lebih boros.

## 5.2. Saran

Saran yang dapat disampaikan pada pengujian Pengaruh Variasi *Timing* Pengapian dan Busi pada Motor 4 Langkah Supra 125 cc Berbahan Bakar Pertamina Turbo yaitu.

1. Untuk mendapatkan unjuk kerja mesin yang maksimal dalam penggantian CDI *racing* dapat diimbangi dengan penggantian *part racing* yang lain seperti penggantian *pilot* dan *main jet* pada karbulator, perubahan sudut *crank shaft*, *over size* diameter piston dan komponen pendukung lainnya untuk meningkatkan performa sepeda motor.
2. Untuk pengaturan CDI *racing* BRT I-Max programmer 24 step perlu dilakukan secara tepat sesuai dengan kondisi kendaraan untuk mendapatkan hasil yang maksimal
3. Pada saat *mapping* CDI *racing* perlu orang yang ahli dibidangnya, agar tidak terjadi kesalahan-kesalahan yang tidak diinginkan pada saat pengambilan data yang dilakukan.
4. Motor yang akan di *Dynotest* harus dalam kondisi prima.
5. Untuk mempermudah melakukan penelitian motor bakar perlu adanya *dynotest* di laboratorium Teknik Mesin UMY.